



## 第三次航空与代用燃料会议 (CAAF/3)

2023 年 11 月 20 日至 24 日，阿拉伯联合酋长国，迪拜

议程项目 2：促进航空更清洁能源开发和部署的支持性政策

议程项目 5：审查国际民航组织 2050 年可持续航空燃料愿景，包括低碳燃料和其他更清洁航空能源，以界定一个全球框架

### 强有力、可信的 CAAF/3 成果可以向潜在的 SAF 投资者发出强有力的信号

(由美国提交、日本和大韩民国联署)

#### 摘要

本文介绍了美国对第三次航空和替代燃料会议成果的看法。我们强调协作的重要性，并注意到国际民航组织第四十一届大会里程碑式的、微妙平衡的折衷对于指引航空业实现净零未来的重要性。

会议的行动在第 6 段。

## 1. 引言

1.1 美国长期以来一直是可持续航空燃料 (SAF) 和其他清洁能源的支持者，我们支持鼓励在世界各地开发和利用这些燃料的国际成果。

1.2 这次会议为成员国提供了一个机会，向公众发出明确的信号，表明可持续航空燃料和其他清洁能源将在未来几十年航空系统脱碳方面发挥重要作用。

1.3 CAAF/3 发出强有力、可信的信号以及其他政策信号将有助于大规模释放私营部门融资，这是在全球发展和部署 SAF 的关键。

1.4 以下段落详细介绍了成员国在考虑 CAAF/3 成果时的关键考虑因素。

## 2. 大会对于本三年期的指导

2.1 大会是国际民用航空组织（ICAO）的最高治理机构，拥有指导国际民航组织各附属机构在每个三年期内所开展工作的最终决策权。

2.2 2022 年 9 月举行的国际民航组织第 41 届大会就航空与环境问题达成了具有里程碑意义的成果。

2.3 成员国本着折衷精神走到一起，重申了对国际民航组织旗舰减排计划 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的承诺，并决定共同努力，力求实现到 2050 年国际航空净零碳排放的集体长期全球理想目标（LTAG），以支持《巴黎协定》的温度目标，并认识到每个国家的特殊情况和各自的能力将构成每个国家在其本国时间框架内为 LTAG 做出贡献之能力的基础。这些成果得到出席大会的成员国的广泛庆祝和支持。

2.4 第三次航空和替代燃料会议（CAAF/3）必须以这些大会决议的案文为指导，因为一方面它们代表了国际社会高层决策者的视角，一方面也因为只有大会才有权向国际民航组织理事会和国际民航组织会议分派任务。虽然 CAAF/3 的成功必须以决议案文为指导，但美国也希望实现这些成果的协作精神和集体紧迫感也将有助于指导 CAAF/3 的进程。

## 3. 在 LTAG 方面的进展

3.1 国际民航组织依赖于其成员国、业界、全球民间社会和广大公众对于其作为一个国际组织的持续合法性的信心。若国际民航组织能够解决国际民用航空业面临的主要挑战，则人们就对其有信心。

3.2 为了维持其当前和可预见的未来的合法性，国际民航组织必须证明其能够有效应对航空对气候的影响。如果成员国、业界或公众认为国际民航组织不能或不会采取有效行动来解决航空对气候的影响，其他机构将填补这一真空并制定政策，而这些政策可能会导致全球航空业的分裂和不和谐。

3.3 根据国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）专家进行的分析以及业界和民间社会的大量其他分析，清洁燃料，特别是高完整性可持续航空燃料（SAF）将提供行业实现 LTAG 的任何可信情景下的大多数减排量。

3.4 因此，国际民航组织关于 SAF 的政策对于该组织的长期成功和 LTAG 的进展至关重要。

3.5 鉴于此，美国认为，国际民航组织利用 CAAF/3 这一机会界定一个框架来指导成员国和业界走向实现 LTAG 非常重要。

3.6 为了最大限度地利用这一机会，美国寻求 CAAF/3 的成果应能促进清洁航空燃料（特别是 SAF）的生产和使用的增加。与此同时，我们还力求避免会抑制该行业在实现这一目标方面取得进展的成果。

3.7 此外，重要的是能够通过准确跟踪碳排放并包括所有清洁能源的度量指标来衡量行业在采用 SAF 方面的进展。我们认为全球燃料库的碳密度就是此种指标之一。通过将采用清洁能源燃料的量化数字与航空环境保护委员会在其关于长期理想目标的可行性报告中所做的工作保持一致，国际民航组织将可在雄心和可实现性之间达成适当平衡。

## 4. 资金

4.1 关于融资这一具体议题，美国认为大会指出的方向是关键。指导案文见大会 A41-21 号决议第 18 (a) 和 18 (b) 段。

4.2 在第 18 (a) 段中，大会要求国际民航组织理事会处理三项具体的、有限的任务。首先，它呼吁理事会“启动具体措施或机制，以促进特别是发展中国家和有特殊需求的国家更好地获得私有投资能力。”其次，大会指示理事会“启动具体措施或机制，以促进”“开发银行等金融机构的供资”。最后，在第 18 (a) 段中，大会还指示理事会“鼓励为此目的提供新的和额外的资金”。

4.3 此外，大会在第 18 (b) 段中指示理事会“进一步考虑在国际民航组织下建立气候融资举措或供资机制，同时处理可能的财务、体制和法律挑战，并向国际民航组织大会第四十二届会议报告。”（强调为后加。）

4.4 美国认为融资有助于航空业脱碳。的确，每项分析都指出航空业规划和建设必要的清洁能源设施的成本很高。然而，A41-21 号决议也清楚地表明，国际民航组织在这方面的作用主要是促进所需的投资。若国际民航组织可以发挥更大的作用，我们期待支持理事会根据 A41-21 第 18 (b) 段的具体要求编写一份提交大会的报告。

## 5. 协作

5.1 A41-21 第 18 段在讨论国际民航组织在融资方面的作用的同时，该段还强调了成员国之间以及与业界开展大量协作和能力建设的必要性。

5.2 美国坚信所有成员国都应参与向替代燃料的过渡，任何国家都不应掉队。我们认为，成员国应通过国际民航组织的 ACT-SAF 以及双边、区域和其他相关关系进行国际协调，通过援助、能力建设和培训方案为其他成员国提供支持。美国正在努力研究世界各地伙伴国家中的供应链，并在撒哈拉以南非洲、东南亚、拉丁美洲和加勒比地区当地发展必要的技术专长。我们相信我们的方案将带来有意义的长期效益，并且希望能够尽快扩大我们的计划。

5.3 建立一个有意义的框架来指导必要的投资和国内政策措施将使所有成员国都能从不断增长的 SAF 行业中受益。根据大会的指引，美国欢迎重振协作精神，以期 CAAF/3 的成果惠及成员国及其相关行业。

## 6. CAAF/3 的行动

### 6.1 请 CAAF/3:

- a) 认可遵守关于航空和气候微妙平衡的大会决议的重要性;
- b) 本着协作和折衷的精神共同应对气候变化这一重大全球挑战; 和
- c) 通过关于 SAF、LCAF 和其他航空清洁能源的全球愿景, 以此支持和鼓励私营部门投资于这些技术。

— 完 —